

# „Wir wollen nur unsere Arbeit machen!“ – Die Restriktionen bei den Fahrtgenehmigungen sind unerfüllbar und realitätsfremd.

Die Initiative „German Erfolgsmaschine“ des Wirtschaftsrats Deutschland fragte den Herausgeber des KRANMAGAZINS und Krandienstleister René Hellmich aus Riedstadt warum sich die Unternehmer und Verbände der Bau- und Stahlindustrie durch das „Genehmigungschaos“ der Autobahn GmbH ausgebremselt sehen und welche Folgen das für den Wirtschaftsstandort Deutschland hat.

## Herr Hellmich, wie lautet Ihre Forderung?

Ich möchte, dass Deutschland funktioniert und nicht kollabiert. Doch um dieses Land am Laufen zu halten, muss ich wieder – so wie bisher – mit meinen Autokranen zu kalkulierbaren Bedingungen zur Stelle sein, wenn die Krane benötigt werden:

1. um im Notfall – etwa bei Eisenbahnunfällen – zu helfen (jüngst der Unfall mit Kesselwagen bei Braunschweig, der den ICE-Verkehr von und nach Berlin beeinträchtigt hat)
2. um unsere Energieversorgung auf sichere Füße zu stellen, indem wir Bauteile für energetisch zeitgemäße Häuser und Windkraftanlagen präzise an der Baustelle platzieren und
3. um zum Beispiel unsere Autobahnen mit modernen Schilderbrücken in Zeiten der Telematik sicherer zu machen.

Es gibt letztlich keine Infrastruktur in diesem Land, die nicht auf unserer Leistung basiert. Wir fahren mit unseren Taxi-Kranen auf Zuruf genau dorthin, wo große und schwere Bauteile auf- oder abgeladen und demontiert oder montiert werden sollen. An Ort und Stelle eben!

Darum sollte auch der Bundesverkehrsminister ein entschiedenes Interesse daran haben, dass die überzogenen Einschränkungen, mit denen das Fahren unserer Krane zu den Einsatzorten seit etwa Mitte 2022 beschränkt wird, zurückgenommen werden, und dass wir zu den alten und bewährten Genehmigungsverfahren für Taxi-Krane zurückkehren.

## Warum gibt es Einschränkungen für Ihre Fahrzeuge? Darf ich nicht mit einem Kraftfahrzeug, das ordnungsgemäß zugelassen und betriebssicher ist, überall fahren?

Es gibt Einschränkungen für bestimmte Fahrzeuge, weil sie einerseits aufgrund ihrer Größe den Verkehr und dessen Sicherheit beeinträchtigen können, und weil andererseits die Straßeninfrastruktur in Deutschland verschlissen ist und nicht auf den zeitgemäßen Stand angepasst worden ist. Fahrzeuge, die punktuell besonders schwer sind, können die Straßen mehr schädigen

als Fahrzeuge, die die Straße punktuell mit weniger Gewicht belasten.

Darum müssen Fahrten mit Fahrzeugen, die ein Gewicht von 40 Tonnen oder 44 Tonnen im Containerverkehr überschreiten, die breiter als 2,55 Meter sind, die eine bestimmte Achslast von 10 bis 12 Tonnen überschreiten und die höher als vier Meter sind – um nur einige Beispiele zu nennen – bei der Straßenverkehrsbehörde einen Antrag auf Genehmigung einer Fahrt stellen.

Der Gesetz- / Ordnungsgeber unterscheidet nur zwischen Fahrzeugen, die diese Grenzen einhalten oder überschreiten, obwohl es unter den Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 44 Tonnen noch ganz erhebliche Unterschiede gibt.

## Was ist denn ein Taxi-Kran? Ein ganz großes und schweres Fahrzeug?

Wir als Kranunternehmen unterscheiden zwischen Fahrzeugen, die Lasten transportieren und die selbstfahrende Maschinen sind. Ein Fahrzeug, das zum Beispiel das 60 Meter hohe Rotorblatt einer Windkraftanlage zur Baustelle fährt, beeinträchtigt den Verkehr ganz anders, als unser Taxi-Kran, der ohne Last zur Baustelle fährt, um dort Bauteile ab-, um- oder aufzuladen.

Die Taxikrane sind mit 48 Tonnen kaum schwerer als ein Lastzug, der bis zu 44 Tonnen wiegen darf. Sie haben vier Achsen mit je 12 Tonnen Gewicht und im Vergleich zum LKW viel breitere Reifen, damit sich die Last möglichst großflächig und damit schonend auf der Straße verteilt. Die Fahrzeuge sind optimal hydraulisch gefedert, was das Fahrzeug und die Straße schont. Sie fahren mit Automatikgetrieben, die sanft und gleitend schalten, und sie werden von Frauen und Männern gesteuert, die ihr Handwerk verstehen.

Umsicht, Vorsicht und Präzision sind in diesem Geschäft unverzichtbar. Regulatorisch werden die Taxi-Krane aber behandelt wie viel größere und schwerere Fahrzeuge.

## Wer genehmigt denn nach welchem Verfahren die Fahrt eines Taxikrans und eines großen GST?

Für die Genehmigung aller Großtransporte ist typischerweise die Straßenverkehrsbehörde



René Hellmich, Herausgeber Kranmagazin und Krandienstleister.

zuständig, die in den meisten Bundesländern beim Landkreis oder bei der kreisfreien Stadt angesiedelt ist. Bevor sie eine Genehmigung erteilt, hört sie die Straßenverkehrsbehörden entlang der Fahrtstrecke an, oder sie erteilt Dauergenehmigungen für die Fahrt im eigenen Landkreis und den angrenzenden Kreisen.

Geht die Fahrt über die Autobahn, aber auch, wenn das Fahrzeug eine Autobahn über- oder unterquert, ist die Autobahngesellschaft des Bundes als zuständige Behörde für Bundesautobahnen zu hören.

## Wie war denn bis Mitte 2022 die Genehmigungspraxis?

Bis Mitte 2022 folgte die Genehmigung einem bewährten, gut eingespielten Verfahren. Die Straßenverkehrsbehörde unseres Landkreises erteilte uns die Dauergenehmigungen für Fahrten in unserem Kreis und den angrenzenden Kreisen meist für 3 Jahre. Damit ist es uns weitgehend möglich, zeitnah und unter Minimalaufwand zu den jeweiligen Baustellen zu kommen. Diese bewährte Genehmigungspraxis gewährleistete uns ein Maximum an Mobilität.

## Welche Veränderung in der Genehmigungspraxis stellen Sie seit Mitte 2022 fest?

Von Mitte 2022 an wurden Dauergenehmigungen vielfach wegen der beantragten Strecken-

führung abgelehnt. Ein Grund für die Ablehnung wurde uns nicht genannt. Wir mussten also den Antrag für eine Fahrt von A nach B nach jeder Ablehnung stets wieder von Neuem mit einer veränderten Streckenführung stellen. Dies führte zu deutlichen Verzögerungen, um eine genehmigungsfähige Strecke zu finden. Wenn die Genehmigungen erteilt wurden, sahen wir uns Auflagen gegenüber, die wir schlichtweg nicht erfüllen können. Hier sind ausschließlich Nachtfahrten vorgesehen, ein Beifahrer im Kran und vier Begleitfahrzeuge. Das kannten wir so nicht. Außerdem sind die Dauergenehmigungen auf maximal ein Jahr begrenzt.

### ***Ist Ihnen ein Grund bekannt, warum die Genehmigungen restriktiver erteilt werden?***

Ein Grund für die restriktivere Genehmigungspraxis hat uns bisher – trotz Anfrage bei WEM – niemand genannt. Wir vermuten aber, dass die Autobahngesellschaft des Bundes andere Annahmen und Berechnungsverfahren anwendet, als jene, die bisher zur Anwendung kamen. Aber selbst auf Anfragen hierzu erhalten wir keine Antwort, sondern allenfalls den Hinweis auf die FAQs auf der Website der Autobahngesellschaft.

### ***Welches sind die Konsequenzen der restriktiveren Genehmigungspraxis für Ihr Unternehmen, für Ihre Kunden und für den Standort Deutschland?***

**Innerbetrieblich** werden wir einen deutlich größeren Personalbedarf in unserer Disposition benötigen. Zum einen wird die Anzahl der Genehmigungsanträge bei gleicher Auslastung deutlich steigen, zum anderen müssen Beifahrer und Begleitfahrzeuge umfangreich disponiert werden. Wir müssen zusätzliches Personal einstellen, um Begleitfahrzeuge zu besetzen. Aber beides gibt es nicht ausreichend: Weder Personal, noch Begleitfahrzeuge.

Die letzte Konsequenz wird sein, dass wir unsere Betriebsgröße deutlich reduzieren müssen oder uns zur Betriebsaufgabe entschließen müssen.

**Für die Kunden** wird sich viel ändern. Wir werden für die meisten Kraneinsätze um die fünf Wochen Vorlauf brauchen. Bisher rechneten wir mit einem Vorlauf von 1-5 Tagen Vorlauf je nach Krangröße. Stundenweise Einsätze sind dann nicht mehr machbar. Mal schnell eine Fertigarage zu setzen, das geht nicht mehr. Oder die rasche Fahrzeugbergung nach einem Unfall. Einen neuen Transformator einzuheben bei einem Stromausfall. Oder Klimaanlage zu tauschen im Sommer bei Ausfall.

Wir werden für Kraneinsätze nur noch exakte Zeitfenster haben. Wenn die Ware, die für den



Montage eines Portalkranes für eine Eisenbahnschwellen-Fabrik.

über Wochen im Voraus geplanten Kraneinsatz zu spät kommt, weil der Transport im Stau steht, Rhein und Main Niedrigwasser haben oder weil es zu einem technischen Defekt gekommen ist, dann muss der Einsatz verschoben werden. Wahrscheinlich um 2-3 Wochen.

Die Kosten für die Einsätze steigen deutlich an. Bisher kostet das Setzen einer Garage etwa 1.200 Euro für den Kran. Nun kommen mit einem Mal um die 4.000 EUR an Kosten für Begleit-Personal in Begleit-Fahrzeugen hinzu sowie der zusätzliche Aufwand für Nachtfahrten. Begleitkosten: Wenn der Einsatz verschoben werden muss, fallen die Kosten trotzdem an, den die Leistungen sind alle im Voraus eingekauft. Der Planungsaufwand für alle Kunden wird deutlich steigen. Wir werden in Zukunft kaum noch flexibel reagieren können. Projektablaufe werden mit so viel Toleranzen geplant werden müssen, dass Projektlaufzeiten deutlich länger werden. Das geht mit rasant steigenden Kosten einher.

Autobahnen werden nachts schwieriger zu befahren sein, weil wegen der härteren Auflagen ein Kran nach dem anderen mit 5 Stundenkilometer über Brücken fahren wird. Wir werden versuchen, im Interesse der Kunden und der Allgemeinheit die Autobahnen zu umgehen, indem wir Bundes-, Landes-, Kreis-, Gemeindestraßen benutzen werden, was zu einem deutlichen Anstieg des Verkehrs durch Gemeinden führen wird. Für die plötzlich veränderte Genehmigungspraxis für die Fahrt mit Taxi-Kranen zahlen wir volkswirtschaftlich einen hohen Preis.

Das Erreichen unserer Klimaziele rückt immer weiter weg. Durch das Abbremsen auf 5 km/h und das anschließende Beschleunigen auf 80 km/h, durch Umfahrungen auf untergeordneten Straßen mit Stopp and Go wird der Dieselverbrauch und die Umweltbelastung deutlich steigen. Die Lebensqualität an untergeordneten Straßen wird noch mehr sinken. Der Verkehrsfluss wird weiter reduziert, wodurch Staus für alle programmiert sind.

Der Umstieg auf erneuerbare Energien bekommt ein anderes Preisschild. Der Transport und die Errichtung von Windkraftanlagen, Umrichter-Stationen, Solaranlagen, aber auch Strommasten werden deutlich teurer.

Energieversorgung und Lebensmittelversorgung bekommen ein anderes Preisschild und werden anfälliger. Auch Kultur und Forschung wird teurer werden.

Wenn sich viele Kranbetreiber dazu entschließen ihre Unternehmen nicht fortzuführen, endet das in einem Desaster für den Standort Deutschland. Man darf nicht vergessen, dass etwa 30-40 Prozent der Kranunternehmen aktuell in der Nachfolgeregelung sind.

### ***Was wäre die Lösung des Konflikts?***

Der erste Schritt, um Schaden von unserer Wirtschaft und Gesellschaft abzuwenden, wäre ein Zurückkehren auf die Genehmigungspraxis von 2017. Das hält die Mobilkrane mobil, zeitlich und kostentechnisch kalkulierbar.

Der zweite Schritt wäre ein Herauslösen der Mobilkrane mit ihrem Zubehör-LKW aus dem Antragsverfahren für Groß- und Schwertransporte (GST). Die Mobilkrane und ihre Zubehör-LKW haben über ihre Nutzungsdauer immer die gleichen Abmessungen und Gewichte. Somit können Dauergenehmigungen erteilt werden. Das entlastete die Behörden und alle Beteiligten.

Der dritte Schritt wäre eine Offenlegung der Grundlagen der „neuen“ Brückenberechnungen und eine gemeinsame Suche nach berechtigten und unberechtigten Abweichungen von der bisherigen Berechnungspraxis, um unserem Land die Grundlage der wirtschaftlichen Zukunft zu sichern.

### ***Vielen Dank für die offenen Worte.***

Das Interview führte Herr Claus Peter Müller von der Grün.